

DE VRACHTBRIEF

**GOEDI
GEREGELD**

LETTRE DE VOITURE - DOCUMENT DE TRANSPORT
VRACHTBRIEF - VERVOERDOCUMENT
FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT

CMR **AVC-2002**

Code transporteur Vervoerderscode Code Frachtführer No Nr

Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn verschillende landen zijn het CMR-Verdrag alsmede in aanvulling daarop de Algemene Vervoerwet van 1984 van toepassing.

NL

Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn Nederland zijn de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing. De Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, zijn door sVa / Stichting Vervoeradres geadresseerd aan de arrondissementsrechtbank te Amsterdam en Rotterdam.

16 Transporteur (nom, adresse, pays) / Vervoerder (naam, adres, land)
Frachtführer (Name, Anschrift, Land)

17 Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) / Opvolgende vervoerders
Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)

18 Réserves et observations du transporteur / Voorbehoud en opmerking
Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers

11 Poids brut, kg / Bruto gewicht, kg

10 No statistique / Statistisch nummer / Stationsnummer

9 Nature de la marchandise / Aard der goederen / Bezeichnung des Gutes

8 Mode d'emballage / Wijze van verpakking / Art der Verpackung

7 Nombre de colis / Aantal colli / Anzahl der Packstücke

5 Documents annexés / Bijgevoegde documenten / Beigefügte Dokumente

4 Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) / Plaats en dat. v. inontvangstneming der goederen (plaats, land, datum) / Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)

3 Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) / Plaats (bestemd) voor de aflevering der goederen (plaats, land) / Auslieferungs-ort des Gutes (Ort, Land)

2 Destinataire (nom, adresse, pays) / Geadresseerde (naam, adres, land) / Empfänger (Name, Anschrift, Land)

1 Expéditeur (nom, adresse, pays) / Afzender (naam, adres, land) / Absender (Name, Anschrift, Land)

INHOUDS OPGAVE

HOOFDSTUK	PAGINA
VOORWOORD	4
1 ZONDER DE STANDAARD VRACHTBRIEF LOOPT U GROTE RISICO'S	5
1.1 De risico's voor de afzender	5
1.2 De risico's voor de vervoerder	6
1.3 Het belang van de standaard vrachtbrief voor de geadresseerde	6
2 DE KRACHT VAN DE STANDAARD VRACHTBRIEF	7
2.1 De vervoerovereenkomst vastgelegd in de standaard vrachtbrief	7
2.2 De bewijskracht van de standaard vrachtbrief	8
3 DE STANDAARD VRACHTBRIEF IN DE PRAKTIJK	11
3.1 Het gebruik van de standaard vrachtbrief	11
3.2 De verwijzing naar toepasselijke regelgeving	12
3.3 Wat moet er worden ingevuld en wat zijn de gevolgen	13
4 DE VRACHTBRIEF, FLEXIBEL EN VAN DEZE TIJD	27
4.1 Klantspecifieke vrachtbrieven	27
4.2 De elektronische vrachtbrief	27
OVER sVA / STICHTING VERVOERADRES	28
TREFWOORDENREGISTER	30
PUBLICATIES sVA / STICHTING VERVOERADRES	34

**DE VRACHTBRIEF
GOED!
GEREGELD!**

COLOFON

© 2004, 2009 sVa / Stichting Vervoeradres

De vrachtbrief, goed geregeld / mr. C. van Herwijnen - den Harder

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

sVa / Stichting Vervoeradres heeft bij het tot stand komen van deze uitgave de grootst mogelijke zorgvuldigheid betracht. Zij kan geen enkele aansprakelijk aanvaarden voor schade ten gevolge van eventuele onvolledigheden of onjuistheden in deze uitgave.

1e druk, 2e oplage, februari 2009

artikelnummer: 6025

sVa / Stichting Vervoeradres
Postbus 24023, 2490 AA DEN HAAG
Hofweg 33, 2631 XD NOOTDORP
www.sva.nl

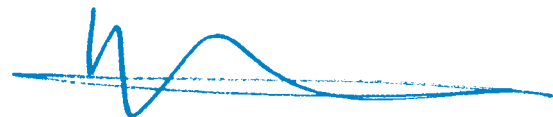
VOORWOORD DE STANDAARD VRACHTBRIEF

De standaard vrachtbrief is een zeer belangrijk document, dat is vastgesteld door de binnen sVa / Stichting Vervoeradres samenwerkende ondernemersorganisaties in het verladend en het vervoerend bedrijfsleven, EVO, Transport & Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlandsch Vervoer en het Nederlandsch Binnenvaartbureau. In de loop van de jaren is de standaard vrachtbrief steeds aangepast aan de eisen die praktijk en regelgeving aan het vervoer stellen; van document met carbon, naar kettingformulier, naar elektronisch document. Het resultaat is een vrachtbrief die als zodanig erkend en behandeld wordt door bedrijven, verzekeraars, overheidsinstanties en gerechtelijke instanties.

Een correct ingevulde standaard vrachtbrief bevat alle gegevens die nodig zijn om het vervoer en de daarbij behorende administratie goed en efficiënt te laten verlopen. De standaard vrachtbrief bewijst door wie en wanneer de goederen in ontvangst zijn genomen en zijn afgeleverd. Bovendien kan aan de hand van de standaard vrachtbrief worden bewezen of eventuele schade of vermissing al dan niet tijdens het transport zijn ontstaan. Niet minder belangrijk zijn de Algemene Vervoercondities (AVC) 2002, die door verwijzing op de standaard vrachtbrief van toepassing zijn op het vervoer. In de AVC 2002 worden de rechten, plichten en aansprakelijkheden van afzender, vervoerder en geadresseerde vastgelegd.

Kortom, al lezend zal u duidelijk worden dat ook voor u de standaard vrachtbrief van groot belang is en welke risico's u loopt zonder standaard vrachtbrief. Bovendien wordt toegelicht welke gegevens op de standaard vrachtbrief moeten worden opgenomen en waar u bij het invullen - en controleren - op moet letten.

De vrachtbrief: goed geregeld!



Drs. Dick van den Broek Humphreij

Voorzitter

De standaard vrachtbrief biedt vervoerders en verladers grote voordelen. Dit formulier:

- ❖ dient als geleidedocument bij de zending met alle benodigde gegevens;
- ❖ bewijst het bestaan van de vervoerovereenkomst;
- ❖ bewijst de inontvangstneming en aflevering van de goederen door de vervoerder;
- ❖ bewijst het aantal en de uiterlijke staat van de goederen bij inontvangstneming en aflevering;
- ❖ verklaart de Algemene Vervoercondities (AVC) 2002 op het vervoer van toepassing, waarin de rechten, plichten en aansprakelijkheden van partijen zijn vastgelegd;
- ❖ biedt ruimte voor speciale instructies, voorbehouden, remboursopdrachten, frankeringsvoorschriften en dergelijke;
- ❖ wordt als zodanig gekend en erkend door bedrijven, verzekeraars, overheidsinstanties en gerechtelijke instanties.

ZONDER STANDAARD VRACHTBRIEF LOOPT U GROTE RISICO'S

1.1 DE RISICO'S VOOR DE AFZENDER

Als afzender loopt u het risico met een flinke schadepost te blijven zitten, ondanks het feit dat u uw kostbare goederen in goede staat aan de vervoerder heeft toevertrouwd.

U heeft uw zaken goed geregeld: u heeft een vlekkeloos verlopend bedrijfsproces, uw automatisering is op niveau en u onderhoudt een goede relatie met uw klanten. U biedt uw kostbare goederen in goede staat aan de vervoerder aan, die deze vervolgens in goede staat en op tijd bij uw klant aflevert. Dit verloopt altijd vlekkeloos totdat ... er toch een keer een kink in de kabel komt.

De geadresseerde/koper beweert de goederen niet, te laat, manco of beschadigd te hebben ontvangen en weigert betaling. Wie draait er voor de schade op? U als afzender? De vervoerder? Of moet de geadresseerde alsnog betalen? Om deze vraag te kunnen beantwoorden zal het transport gereconstrueerd moeten worden. Daarvoor is het noodzakelijk dat alle delen van de vrachtbrief op tafel komen. Aan de hand van het unieke vrachtbriefnummer kunt u op eenvoudige wijze het verloop van het transport reconstrueren. Zo kan worden aangetoond voor wiens rekening de transportschade komt¹.

Is er geen vrachtbrief?

Dan blijft u als afzender veelal met de volledige schade zitten. Zonder vrachtbrief kunt u immers niet aantonen dat de goederen in goede staat door de vervoerder in ontvangst zijn genomen.

Is er wel een vrachtbrief, maar geen standaard vrachtbrief?

Wanneer er wel een vrachtbrief is opgemaakt, is het voor de bewijskracht van belang dat het een standaard vrachtbrief is - zoals in de vervoerswereld gebruikelijk - en geen zelf ontworpen "vrachtbrief". De bewijskracht van een zelf ontworpen model "vrachtbrief" is zwak zonet geheel afwezig. Ook in dat geval is het de afzender die met de schade blijft zitten.

Als u de goederen hebt geëxporteerd, loopt u bovendien het risico van de fiscus een rekening voor 19% BTW te ontvangen. Als u namelijk niet door middel van o.a. een goede, in het bestemmingsland afgetekende vrachtbrief kunt bewijzen dat u de goederen hebt geëxporteerd, komt u in beginsel niet in aanmerking voor het BTW-nultarief. En als klap op de vuurpijl kunt u ook nog een aanslag van de douane voor accijns en invoerrechten opgelegd krijgen, omdat de vervoerder, bij gebrek aan (instructies op) de vrachtbrief, de douanedocumenten niet heeft aangezuiverd.

Kortom, het al dan niet gebruiken van de standaard vrachtbrief - van enkele eurocenten - bepaalt of de schade van vaak duizenden euro's voor uw rekening komt of niet.

¹ In dit boekje blijven de incoterms buiten beschouwing.



1.2 DE RISICO'S VOOR DE VERVOERDER

Voor u als vervoerder betekent het ontbreken van een standaard vrachtbrief veel administratieve rompslomp en kans op een flinke schadepost.

Niet alleen voor de afzender, maar ook voor de vervoerder is het gebruik van de standaard vrachtbrief van groot belang. Hoewel elke vrachtbrief door de chauffeur grondig moet worden bestudeerd, is controle aan de hand van een *niet-standaard* vrachtbrief moeizaam. Controle van de goederen aan de hand van een 'zogenaamde' vrachtbrief is moeizaam. Wat moet er worden vervoerd en waar naar toe? Waar staat het aantal colli vermeld? Wat is het gewicht, is er sprake van overbelading? Gaat het om gevaarlijke stoffen, die volgens ADR-voorschriften moeten worden vervoerd? Waar heeft de afzender getekend? Waar moet de chauffeur tekenen? Is er ruimte om een voorbehoud of een bemerking te maken en schrijven deze door op de andere delen, voor zover die er überhaupt zijn? Is er aangegeven wanneer de goederen moeten worden afgeleverd?

Instructies, zoals temperatuur, wijze van aflevering, douaneformaliteiten enz., worden gemakkelijk over het hoofd gezien. U, als vervoerder, kunt hiervoor onder omstandigheden aansprakelijk worden gesteld! Hetzelfde geldt voor het rembours.

Het vervoer eindigt bij aflevering aan de geadresseerde. Maar als er geen vrachtbrief is, is er geen handtekening van de geadresseerde en dus geen bewijs van aflevering. Zo loopt u het risico aansprakelijk te zijn als de geadresseerde claimt de goederen nooit te hebben ontvangen.

En dan hebben we het nog niet eens gehad over het risico dat u in het buitenland loopt als u geen standaard vrachtbrief op de vrachtauto heeft. In veel Europese landen is het, net als in Nederland, verplicht een vrachtbrief op de vrachtauto te hebben. Het ontbreken van een correct ingevulde standaard vrachtbrief leidt regelmatig tot een forse boete en een vrachtauto die langs de kant wordt stilgezet tot de problemen zijn opgelost.

U kunt deze problemen eenvoudig voorkomen door een standaard vrachtbrief te gebruiken; een efficiënt, overzichtelijk en compleet document, dat door alle partijen, verzekeraars en overheidsinstanties wordt erkend en als zodanig wordt behandeld.

1.3 HET BELANG VAN DE STANDAARD VRACHTBRIEF VOOR DE GEADRESSEERDE

Voor u als geadresseerde betekent de standaard vrachtbrief dat de inontvangstneming zo efficiënt mogelijk verloopt, duidelijk is van wie u wat ontvangt en bij wie u terecht kunt voor schade of vermissing.

Met de standaard vrachtbrief kunt u (of uw ontvanger) in een oogopslag zien om welke zending het gaat en van wie deze afkomstig is. U kunt het aantal en de staat van de goederen controleren. Eventuele bemerkingen kunnen op de vrachtbrief, dus op doorschrijvend papier, worden genoteerd. Met de inontvangstneming van de vrachtbrief bent u als geadresseerde bovendien gerechtigd instructies te geven met betrekking tot de goederen. Tot dan was dat de afzender. U ontvangt uw deel van de vrachtbrief voor uw administratie. De afdeling inkoop kan de handelstransactie vlot afwerken en op tijd tot betaling overgaan.

DE KRACHT VAN DE STANDAARD VRACHTBRIEF

DE KRACHT VAN DE STANDAARD VRACHTBRIEF EN DUS HET BELANG VOOR U ALS GEBRUIKER KAN WORDEN SAMENGEVAT IN DRIE PUNTEN:



❖ De (mondeling gesloten) **vervoerovereenkomst** wordt door partijen vastgelegd in de vrachtbrief vastgelegd onder verwijzing naar algemene voorwaarden, de **Algemene Vervoercondities (AVC) 2002**, die daarmee van toepassing zijn op de vervoerovereenkomst. (zie § 2.1).



❖ De vrachtbrief is **hét bewijsmiddel** bij uitstek. Het bewijst de inontvangstneming en aflevering door de vervoerder en is onmisbaar als bewijsmiddel indien de goederen zijn beschadigd of zoekgeraakt. (zie § 2.2).



❖ De correct ingevulde standaard vrachtbrief bevat **alle informatie** die nodig is voor het vervoer en de bijbehorende administratie. Vermeld wordt de afzender, de vervoerder, de geadresseerde, het aantal colli en het gewicht, de uiterlijke staat van de goederen, bijzondere instructies, rembours, enz. (zie hoofdstuk 3).

2.1 DE VERVOEROVEREENKOMST VASTGELEGD IN DE STANDAARD VRACHTBRIEF

WIE DOET WAT?

In de vrachtbrief wordt de (mondeling gesloten) vervoerovereenkomst vastgelegd; de vrachtbrief bewijst de door de afzender en vervoerder gesloten vervoerovereenkomst. Mits correct ingevuld, blijkt uit de vrachtbrief wie afzender is, wie vervoerder en wie geadresseerde. Ontbreekt de vrachtbrief, dan kan het lastig zijn te bewijzen dat er sprake is van een (internationale) vervoerovereenkomst en dat de in het geding betrokken partij vervoerder is en niet bijvoorbeeld expediteur (meer over dit verschil leest u in § 3.1).

DE VERWIJZING NAAR DE ALGEMENE VERVOERCONDITIES (AVC) 2002.

De AVC 2002, uitgegeven door sVa / Stichting Vervoeradres, zijn tot stand gekomen in gemeenschappelijk overleg tussen enerzijds de ondernemersorganisaties in het beroepsgoederenvervoer, Transport en Logistiek Nederland, Koninklijk Nederlands Vervoer en het Nederlandsch Binnenvaartbureau, en anderzijds de EVO, ondernemersorganisatie voor verladers en ontvangers.

In de AVC 2002 zijn de rechten, plichten en aansprakelijkheden vastgelegd van de partijen die bij de vervoerovereenkomst betrokken zijn. Geregeld worden onderwerpen als instructies, vrachtbetaling, rembours, laden, lossen, vertraging, schadevergoeding enz. Alle partijen weten zo waar zij aan toe zijn en kunnen hun deel van het transportrisico onderbrengen op een standaardpolis bij een vervoerdersaansprakelijkheidsverzekeraar of een goederentransportverzekeraar, zonder dat meer dekking wordt ingekocht dan strikt noodzakelijk is.

Door op de vrachtbrief te verwijzen naar de AVC 2002 zijn deze van toepassing op het vervoer. Dit geldt voor

- ❖ binnenlands wegvervoer, met gebruikmaking van de AVC- of de CMR/AVC-vrachtbrief en
- ❖ grensoverschrijdend wegvervoer, met gebruikmaking van de CMR/AVC-vrachtbrief.

In hoofdstuk 3 wordt uitgebreid aandacht besteed aan de verwijzingsclausule.

Bij internationaal transport zijn de AVC aanvullend van toepassing op het dwingend van toepassing zijnde CMR-Verdrag². Is dit van belang? Ja, want het CMR-Verdrag laat een aantal onderwerpen ongeregeld, die in de AVC wél zijn geregeld. Zo zijn in het CMR bijvoorbeeld geen bepalingen opgenomen met betrekking tot laden en lossen, opzegging en controle bij gebrekkige belading/stuwage/overbelading, afdracht rembours, opslag voor, tijdens en na het vervoer, enz. Door de AVC aanvullend op de CMR van toepassing te verklaren zijn deze en andere bepalingen van de AVC van toepassing bij internationaal transport³.

² Zie voor een korte toelichting op de toepasselijkheid van het CMR-Verdrag pagina 11.

³ Dit geldt met name voor internationale overeenkomsten, gesloten tussen Nederlandse partijen.

2.2 DE BEWIJSKRACHT VAN DE STANDAARD VRACHTBRIEF

Goed erin, goed eruit. Dat is het basisprincipe in het vervoer. Ontstaat er tijdens het transport schade, dan is de vervoerder hiervoor aansprakelijk, overmacht en bijzondere risico's daargelaten.

Maar hoe kan worden vastgesteld of de schade tijdens het transport is ontstaan? De vervoerder kan beweren dat de goederen, bijvoorbeeld kistjes tomaten, al beschadigd waren toen hij moest gaan laden. De afzender op zijn beurt beweert dat er niets mis was met de tomaten en de aflader (zie § 3.3), die per ongeluk een stapeltje kistjes had laten omvallen, houdt de mond stijf gesloten. Wie zit er nu in de puree? Hoe kan iemand bewijzen dat de schade niet voor zijn rekening komt? Met behulp van de standaard vrachtbrief.



De standaard vrachtbrief is hét bewijsmiddel bij uitstek. De bewijspositie van afzender, vervoerder en geadresseerde staat of valt met de voorbehouden en bemerkingen die worden gemaakt op de vrachtbrief.

Aan de hand van een voorbeeld zal dit toegelicht worden. Hierbij moet bedacht worden dat degene die claimt - de eiser - bewijs moet leveren ("wie eist, bewijst").

Met andere woorden, de claimgerechtigde (de afzender of de geadresseerde) moet bewijzen in welke staat de goederen zich bevonden en wat het aantal colli was dat de vervoerder in ontvangst heeft genomen en vervolgens heeft afgeleverd.



LET OP: In het voorbeeld gaat het om schade aan de goederen, hetzelfde geldt voor manco's.

STEL EEN ZENDING COMPUTERS KOMT BESCHADIGD AAN BIJ DE KLANT (GEADRESSEERDE):

DE AFZENDER

De **afzender** moet, om de schade op de vervoerder te kunnen verhalen, bewijzen dat de computers tijdens het vervoer zijn beschadigd. Met andere woorden, de afzender moet aantonen dat hij de computers in uiterlijk goede staat aan de vervoerder heeft aangeboden. Dat bewijs kan de afzender nagenoeg uitsluitend leveren met een schone vrachtbrief. Dat wil zeggen, een vrachtbrief waarop de vervoerder bij inontvangstneming van de computers geen bemerkingen heeft gemaakt omtrent de uiterlijke staat (schade).



Wat als er een zelfgemaakte vrachtbrief of in het geheel geen vrachtbrief is opgemaakt?

Als de afzender de goederen samen met een zelfgemaakte 'vrachtbrief' aan de vervoerder aanbiedt, loopt hij het risico met transportschade te blijven zitten. Dit overkwam een afzender van personenauto's.

Om te kunnen bewijzen dat de auto's onbeschadigd door de vervoerder in ontvangst waren genomen had de afzender een 'schone' vrachtbrief nodig, dus een vrachtbrief waarop de vervoerder bij inontvangstneming geen bemerkingen had gemaakt. Toen de afzender voor dit bewijs zijn zelf ontworpen vrachtbrieven wilde gebruiken, kwam hij echter bedrogen uit. De rechter erkende de zelfgemaakte vrachtbrieven ('transportformulieren') niet. Hij oordeelde dat, in tegenstelling tot een vrachtbrief zoals in de vervoerswereld gebruikelijk/standaard is, een 'schoon' transportformulier niets bewijst. De afzender moest op een andere manier zien te bewijzen dat de auto's onbeschadigd waren bij aanvang van het vervoer. Andersom zou de vervoerder die zijn bemerkingen op een niet-erkende vrachtbrief (transportformulier) plaatst, het papier voor wat betreft het bewijs van schade in de prullenmand kunnen gooien.

Bij het geheel ontbreken van de vrachtbrief geldt hetzelfde. Ook dan zal de afzender, die claimt dat er schade is opgetreden tijdens het vervoer, op de een of andere manier moeten bewijzen dat de goederen onbeschadigd ten vervoer zijn aangeboden. Zoals inmiddels bekend, is dit zonder hulp van de vrachtbrief vrijwel onmogelijk.

DE VERVOERDER

Als de **vervoerder** bij inontvangstneming van de computers een bemerking maakt op de vrachtbrief omtrent de uiterlijke staat, bewijst hij daarmee dat ze beschadigd zijn aangeleverd. De afzender mag weliswaar proberen te bewijzen dat de computers niet beschadigd waren toen de vervoerder ze in ontvangst nam, maar dat blijkt in de praktijk vrijwel onmogelijk.

Andersom geldt natuurlijk dat de vervoerder, die beschadigde computers in ontvangst nam maar daarover geen bemerking maakte, vrijwel niet in staat zal zijn te bewijzen dat ze beschadigd waren aangeleverd. Hij is dus aansprakelijk voor de schade, omdat hij niet door middel van de vrachtbrief kan weerleggen dat de schade is opgetreden tijdens het vervoer. Kortom, het is heel belangrijk dat de vervoerder (zijn chauffeur) de zending controleert aan de hand van de gegevens op de vrachtbrief en eventuele gebreken op de vrachtbrief aantekent. Achteraf mededelen dat de chauffeur wel gezien had dat de verpakking nat was en dit nog tegen de afzender heeft gezegd, helpt niets. Het moet op de vrachtbrief aangetekend worden!



LET OP: Het gaat om uiterlijk zichtbare schade. De vervoerder kan en mag niet een doos opensnijden om de innerlijke staat van de goederen te controleren.



Wat als de vervoerder bij inontvangstneming niet kan controleren, bijvoorbeeld omdat de container die hij moet vervoeren verzegeld is?

De vervoerder moet op de vrachtbrief aantekenen dat hij niet kon controleren bij inontvangstneming van de goederen, en vooral ook vermelden waarom dat niet kon. Door met opgave van redenen aan te tekenen dat hij niet kon controleren ontnemt de vervoerder op dat punt bewijskracht aan de vrachtbrief. Met andere woorden, de vrachtbrief bewijst dan niets over het aantal en de uiterlijke staat van de computers op het moment van inontvangstneming.

Het bewijs dat de computers onbeschadigd ten vervoer zijn aangeboden en dat de schade is opgetreden tijdens het transport, zal door de afzender (of de geadresseerde) op een andere manier moeten worden geleverd, bijvoorbeeld met behulp van getuigenverklaringen. In de praktijk blijkt dit bewijs moeilijk rond te krijgen met als resultaat dat de vervoerder niet aansprakelijk kan worden gehouden.

De vervoerder kan het argument dat hij niet kon controleren of dat controle te lang zou duren natuurlijk niet te pas en te onpas gebruiken. Als hij bijvoorbeeld tweehonderd dozen computers moet laden kan hij deze tellen en de uiterlijke staat vaststellen. Bij een bonte pallet kan dat anders liggen.



DE GEADRESSEERDE

Als de **geadresseerde** de computers uiterlijk zichtbaar beschadigd ontvangt, moet hij een schriftelijk voorbehoud (op de vrachtbrief) maken en zo de vervoerder formeel op de hoogte stellen van de schade.

Tot nu toe ging het steeds om uiterlijk zichtbare schade. Bij aflevering aan de geadresseerde wordt onderscheid gemaakt tussen uiterlijk zichtbare schade en niet uiterlijk zichtbare schade.

- ❖ Zijn de goederen (in dit voorbeeld computers) uiterlijk zichtbaar beschadigd (de dozen zijn bijvoorbeeld nat), dan moet de geadresseerde direct bij inontvangstneming het voorbehoud maken. Doet hij dit niet, dan wordt de vervoerder geacht de goederen als omschreven in de vrachtbrief te hebben afgeleverd.
- ❖ Is de schade niet uiterlijk waarneembaar, dan moet de geadresseerde binnen één week na aanneming van de goederen de vervoerder hiervan schriftelijk op de hoogte brengen. Ook hier geldt weer dat als hij dit niet binnen de gestelde termijn doet, de vervoerder geacht wordt de computers als omschreven in de vrachtbrief (dus onbeschadigd) te hebben afgeleverd.

LET OP: de termijn van zeven dagen heeft een bewijsrechtelijke betekenis. Het is geen reclametermijn. De claim van de geadresseerde kan niet worden afgewezen omdat hij te laat (bijvoorbeeld na 10 dagen) is ingediend. Wel zal het dan voor de geadresseerde moeilijk zijn de claim met bewijzen te onderbouwen. Aangenomen wordt immers dat de computers zijn afgeleverd als omschreven in de vrachtbrief, zonder voorbehoud van schade door de geadresseerde.



Wat als er moet worden afgeleverd op een tijdstip waarop de geadresseerde afwezig is, bijvoorbeeld bij nachtdistributie?

Als de vervoerder aflevert zonder dat de geadresseerde aanwezig is, ontbreekt diens handtekening voor ontvangst op de vrachtbrief (het bewijs van aflevering). Uiteraard zijn er dan ook geen bemerkingen op de vrachtbrief gemaakt door de geadresseerde. Als de geadresseerde schade claimt omdat de computers (uiterlijk) beschadigd zijn afgeleverd, kan hij dit normaal gesproken bewijzen met behulp van zijn bemerking op de vrachtbrief. Nu dat echter niet mogelijk is, moet de geadresseerde op een andere manier bewijzen dat de computers beschadigd zijn afgeleverd. Een voorsprong voor de vervoerder dus.

Maar stel nu dat de geadresseerde de volgende morgen opbelt en zegt dat hij helemaal geen computers heeft ontvangen, dan is het aan de vervoerder om te bewijzen dat hij ze wel degelijk heeft afgeleverd. Een voorsprong voor de geadresseerde ditmaal. Kortom, in geval van nachtdistributie is het raadzaam dat partijen aanvullende afspraken maken.



DE STANDAARD VRACHTBRIEF IN DE PRAKTIJK

Het is duidelijk dat de vrachtbrief een onmisbaar onderdeel van het vervoer vormt. Maar die vrachtbrief moet natuurlijk wel correct worden ingevuld. Het is zelfs zo dat de afzender aansprakelijk kan zijn voor schade veroorzaakt door onjuiste of onvolledige gegevens. Daarom zal in dit hoofdstuk uitgebreid worden toegelicht hoe het formulier moet worden gebruikt (§ 3.1), welke regelgeving op het vervoer van toepassing is (§ 3.2) en tenslotte wordt per vak toegelicht wat er moet worden ingevuld en wat de consequenties zijn (§ 3.3).

3.1 HET GEBRUIK VAN DE STANDAARD VRACHTBRIEF

Twee soorten vrachtbrieven

Er zijn twee 'soorten' standaard vrachtbrieven: de standaard AVC-vrachtbrief voor vervoer binnen Nederland en de CMR-vrachtbrief voor internationaal wegtransport (zie kader). Het is natuurlijk voor gebruikers efficiënt als ze voor zowel nationaal als voor internationaal transport dezelfde vrachtbrief kunnen gebruiken. Daarom is de gecombineerde CMR/AVC-vrachtbrief ontworpen. Deze gecombineerde CMR/AVC-vrachtbrief is geschikt voor internationaal wegvervoer én louter binnenlands wegvervoer doordat wordt verwezen naar de Algemene Vervoercondities (AVC) 2002. (Zie voor de AVC § 2.1.) Kort samengevat komt het hierop neer:

- ❖ Binnenlands wegvervoer: Door middel van de verwijzing op de CMR/AVC-vrachtbrief zijn de AVC 2002 op het vervoer van toepassing, met uitsluiting van het CMR-Verdrag.
- ❖ Internationaal wegvervoer: Door middel van de verwijzing op de CMR/AVC-vrachtbrief zijn de AVC 2002 mede op het vervoer van toepassing, in aanvulling op het CMR-Verdrag.

In § 3.2 worden deze verwijzingsclausules op de vrachtbrief nader toegelicht.

De naam CMR-vrachtbrief is afgeleid van het CMR-Verdrag. Het CMR-Verdrag is van toepassing op internationaal vervoer van goederen over de weg, indien de plaats van afzending of de plaats van inontvangstneming van de goederen is gelegen in een CMR-Verdragsstaat⁴. Bij vervoer van goederen van of naar Nederland is het Verdrag van toepassing; hetzelfde geldt voor de meeste andere landen in Europa. Ook landen buiten Europa hebben zich verbonden aan de regels van het CMR-Verdrag. Het CMR-Verdrag is dwingend, dat wil zeggen dat hiervan niet afgeweken kan worden. Afspraken die strijdig zijn met het CMR gelden niet.

HOE IS DE VRACHTBRIEF OPGEBOUWD?

De standaard vrachtbrief bestaat uit tenminste drie delen:

- ❖ een deel voor de afzender,
- ❖ een deel voor de geadresseerde,
- ❖ een deel voor de vervoerder.

Bij de CMR/AVC-vrachtbrief hebben de verschillende delen bovendien een kleur: rood voor de afzender, blauw voor de geadresseerde, groen (en eventueel ook zwart) voor de vervoerder. De AVC-vrachtbrief is vrijwel altijd uitgevoerd in chamois.

Heel belangrijk is de uniciteit van de vrachtbrief. Elk deel van de vrachtbrief heeft hetzelfde unieke nummer. Hierdoor kan later het verloop van het vervoertraject worden gereconstrueerd en kan bijvoorbeeld worden vastgesteld waar de schade is opgetreden.

DE GEBRUIKERS VAN DE VRACHTBRIEF

De vrachtbrief wordt in principe opgemaakt door de afzender. Hij is immers verantwoordelijk voor de inhoud ervan. De afzender vermeldt de noodzakelijke gegevens op de vrachtbrief, ondertekent deze en overhandigt de vrachtbrief met de zending aan de vervoerder. De chauffeur tekent voor ontvangst en retourneert het voor de afzender bestemde deel (bewijs van ontvangst).

⁴ Uitgezonderd onder andere Oekraïne, IJsland, Andorra, Liechtenstein, Malta, Cyprus.

Bij aankomst op het losadres overhandigt de vervoerder de vrachtbrief aan de geadresseerde, die partij wordt bij de vervoerovereenkomst (zie hoofdstuk 3 onder ‘geadresseerde’). De geadresseerde tekent op zijn beurt voor ontvangst, behoudt zijn deel voor zijn administratie en overhandigt aan de chauffeur het deel dat is bestemd voor de vervoerder als bewijs van aflevering. De vervoerder sluit ter ondersteuning van de vrachtnota voor de afzender vaak een kopie (doorslag) van het bewijs van aflevering bij.

Een in het land van bestemming afgetekend deel van de vrachtbrief is ook van belang (voor de afzender) in verband met bewijs van export van de goederen. Kan worden aangetoond dat de goederen zijn geëxporteerd, dan is het BTW-nultarief namelijk van toepassing.

Zowel de AVC-vrachtbrief als de CMR/AVC vrachtbrief is verkrijgbaar met aangehechte ‘envelop’ waarin een paklijst kan worden bijgesloten. Indien bij de vrachtbrief gebruik wordt gemaakt van een paklijst moet op deze lijst worden verwezen naar het unieke nummer op de vrachtbrief, en vice versa. De ‘vrachtbrief met envelop’ is ontwikkeld voor bedrijven die meer ruimte voor de goederenomschrijving nodig hebben dan op de vrachtbrief beschikbaar is. In de vrachtbrief wordt in dit geval alleen een globale omschrijving van de goederen opgenomen; de paklijst bevat een nadere specificatie van de goederen. De paklijst kan in principe niet gebruikt worden in het kader van de aansprakelijkheid van de vervoerder. De vervoerder tekent immers niet voor de inhoud van de paklijst in de dichtgeplakte envelop. Ook als er wordt gewerkt met aftekenlijsten geldt dat op de vrachtbrief naar de aftekenlijst moet worden verwezen en dat op de aftekenlijst naar (het unieke nummer van) de vrachtbrief moet worden verwezen. (NB: Let in dit verband op het maken van eventuele voorbehouden en bemerkingen.)

Bewaartermijn

Het is raadzaam de vrachtbrieven te bewaren totdat de verjaringstermijn is verstreken. Met verjaringstermijn wordt bedoeld de periode waarbinnen vorderingen op grond van de vervoerovereenkomst kunnen worden ingediend. De verjaringstermijnen worden behandeld in § 3.3 bij de toelichting op het vak ‘plaats en datum inontvangstneming’. Houdt echter ook rekening met de door de fiscus voorgeschreven bewaartermijn van zeven jaar.

3.2 De verwijzing naar toepasselijke regelgeving

Internationaal wegvervoer - CMR/AVC-vrachtbrief⁵

De verwijzingsclausule voor grensoverschrijdend wegvervoer op de gecombineerde CMR/AVC-vrachtbrief luidt als volgt:

“Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn gelegen in twee verschillende landen zijn het CMR-Verdrag alsmede in aanvulling daarop de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing.”

Zoals in § 3.1 al is besproken, is door de verwijzing naar de AVC 2002 niet alleen het CMR-Verdrag van toepassing, maar in aanvulling hierop ook de AVC 2002. De AVC kent een aantal bepalingen, bijvoorbeeld inzake laden en lossen, die in de CMR niet voorkomen. Een aantal van deze bepalingen wordt toegelicht in § 3.3.

Indien partijen op internationaal wegvervoer niet de AVC mede van toepassing willen verklaren, dienen zij in plaats van een gecombineerde CMR/AVC-vrachtbrief een CMR-vrachtbrief te gebruiken. Op deze vrachtbrief ontbreekt de verwijzing naar de AVC 2002. De CMR-vrachtbrief wordt uiteraard eveneens door sVa / Stichting Vervoeradres uitgegeven.

Binnenlands wegvervoer - CMR/AVC-vrachtbrief

De verwijzingsclausule voor binnenlands wegvervoer op de gecombineerde CMR/AVC-vrachtbrief luidt als volgt:

“Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn gelegen in Nederland zijn de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing. De Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, zijn door sVa / Stichting Vervoeradres gedeponeerd ter griffie van de arrondissementsrechtbank te Amsterdam en Rotterdam.”

Door deze tekst op de CMR/AVC-vrachtbrief is deze vrachtbrief geschikt voor zowel internationaal als nationaal wegvervoer. Bij nationaal vervoer, binnen Nederland, zijn op grond van deze verwijzing de AVC 2002 van toepassing, met uitsluiting van het CMR-Verdrag.

⁵ Ook voor zogenaamd ‘hoefijzervervoer’ door België is een CMR(/AVC)-vrachtbrief verplicht, hoewel dit in wezen geen grensoverschrijdend vervoer is.

Binnenlands wegvervoer - AVC-vrachtbrief

De verwijzingsclausule voor binnenlands wegvervoer in de AVC-vrachtbrief luidt als volgt:

“Het vervoer geschiedt op de door sVa / Stichting Vervoeradres ter griffie van de arrondissementsrechtbank te Amsterdam en Rotterdam gedeponeerde Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie.”

Door de verwijzing naar de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, zijn deze van toepassing op het binnenlands wegvervoer.

3.3 Wat moet er worden ingevuld en wat zijn de gevolgen

Op de volgende pagina’s zal zowel de AVC- als de gecombineerde CMR/AVC-vrachtbrief worden behandeld. De gegevens op deze formulieren komen uiteraard grotendeels overeen; afzender is afzender of het nu gaat om nationaal of internationaal vervoer. Waar de regelingen van AVC en CMR voor nationaal en internationaal vervoer van elkaar afwijken, wordt dit duidelijk aangegeven; de regelingen met betrekking tot uitsluitend binnenlands wegvervoer zijn aangegeven in geel evenals de benaming van de vakken op de AVC-vrachtbrief.

De toelichting volgt de nummering van de vakken op de CMR/AVC-vrachtbrief. De vakken ‘afzender’, ‘vervoerder’ en ‘geadresseerde’ worden echter voor de duidelijkheid na elkaar behandeld. Als de namen van de vakken op de twee formulieren verschillen, worden beide genoemd; eerst de naam op de CMR/AVC-vrachtbrief, daarna de naam op de AVC-vrachtbrief.



VRACHTBRIEF (A1) (voor geadresseerde)			
uitsluitend voor ongeregeld vervoer - ministeriële regeling 27-04-92/WJZ/V221945			
afzender <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 20px;">PAGINA 16</div>	<div style="float: right; text-align: left; font-size: x-small;"> Auteursrecht: s/va / Stichting Vervoeradres, Den Haag </div> <div style="clear: both;"></div> <div style="font-size: x-small; margin-top: 20px;"> het vervoer geschiedt op de door s/va / Stichting Vervoeradres ter griffie van de arrondissementsrechtbank te Amsterdam en Rotterdam gedeponeerde algemene vervoercondities 2002, laatste versie. </div>		
aan <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 20px;">PAGINA 17</div>	afleveringsadres <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 20px;">PAGINA 20</div>		
comp.nr afz.	code verv.	frankeringsvoorschrift	per
<div style="background-color: #007bff; color: white; padding: 2px 5px;">PAGINA 26</div>	<div style="background-color: #007bff; color: white; padding: 2px 5px;">PAGINA 23</div>	<div style="background-color: #007bff; color: white; padding: 2px 5px;">PAGINA 17</div>	plaats van afzending
			datum
<div style="position: relative; height: 100px;"> <div style="position: absolute; top: 0; left: 0; bottom: 0; right: 0; border: 2px solid red; transform: rotate(2deg); padding: 10px; color: red; font-weight: bold; font-size: 2em;"> DE VRACHTBRIEF GOED! GEREGELD! </div> </div>			
<div style="background-color: #e0e0e0; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 20px;">PAGINA 23</div> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 20px;">PAGINA 24</div> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 10px; text-align: center; margin-top: 20px;">PAGINA 22</div>			
niet voor rembourszendingen in de vracht is verzekering niet begrepen		handt. en datumstempel vervoerder voor ontvangst der zending met gelijkgenummerde vrachtbrief	
<div style="background-color: #007bff; color: white; padding: 2px 5px;">PAGINA 26</div>		<div style="background-color: #007bff; color: white; padding: 2px 5px;">PAGINA 26</div>	

Afzender (vak 1) / Afzender

1	Exemplaire pour Exemplaar voor	expéditeur afzender	LETTRE DE VOITURE - DOCUMENT DE TRANSIT VRACHTBRIEF - VERVOERDOCUMENT FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT
	1	Expéditeur (nom, adresse, pays) / Afzender (naam, adres, land) Absender (Name, Anschrift, Land)	Indien verzak- buisde
	2	Destinataire (nom, adresse, pays) / Geadresseerde (naam, adres, land) Empfänger (Name, Anschrift, Land)	Indien Nederl. De Alg gritie
			16

VRACHTBRIEF (A1) (voor geadresseerde)	
uitsluitend voor ongeregeld vervoer - ministeriële regeling	
afzender	
aan	

De afzender is de contractuele wederpartij, de opdrachtgever, van de vervoerder. Vaak is de afzender een “echte” verlader, bijvoorbeeld een fabriek of een groothandel. Maar ook een vervoerder of een expediteur kan als afzender (opdrachtgever) optreden.

De afzender mag niet verward worden met de aflader. De aflader is slechts het adres waar de goederen moeten worden opgehaald. Juridisch heeft hij geen betekenis; hij is geen partij bij de vervoerovereenkomst. Natuurlijk kan het aflaadres waar de goederen geladen moeten worden het adres van de afzender zijn, maar dat hoeft niet (zie ook hieronder bij ‘aflader’).

De afzender heeft rechten en plichten. Deze zijn, behalve in de CMR⁶, ook vastgelegd in de AVC (die door verwijzing op de vrachtbrief aanvullend op de CMR van toepassing zijn). Zo is de afzender onder andere verplicht de vrachtbrief volgens de daarop voorkomende aanwijzingen volledig en naar waarheid in te vullen. Ook moet hij ervoor zorgen dat de goederen op de afgesproken tijd en plaats ter beschikking van de vervoerder worden gesteld, vergezeld van de vrachtbrief en eventueel van de afzender door de wet vereiste overige documenten. Voorts is de afzender gehouden de goederen in of op het voertuig te laden en te doen lossen, tenzij vervoerder en afzender anders zijn overeengekomen of wanneer vanwege de aard van het vervoer, de goederen of het vervoermiddel anders moet worden gehandeld. En tot slot is de afzender verplicht de vracht te betalen. (Let op: niet alle verplichtingen zijn hier vermeld.)

De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken totdat de geadresseerde te kennen geeft de goederen in ontvangst te willen nemen en/of de vervoerder de goederen aan de geadresseerde aflevert. Tijdens het vervoer kan de afzender dus bijvoorbeeld (tegen vergoeding van kosten) het afleveradres wijzigen. Voor instructies tijdens het vervoer moet de vervoerder zich tot de afzender wenden, niet tot de geadresseerde.

Ingeval van schade of vermissing is de afzender gerechtigd een claim in te dienen (voor zover hij daadwerkelijk schade heeft geleden).

De aflader

Het komt regelmatig voor dat de afzender wordt verward met de aflader. De aflader is niets meer of minder dan het adres, waar de vervoerder zijn goederen moet laden. Dit kan natuurlijk bij de afzender zelf zijn, maar dat zal niet altijd het geval zijn. Het laadres wordt ingevuld in vak 4, ‘plaats en datum inontvangstneming’, van de CMR/AVC-vrachtbrief of ‘plaats en datum afzending’ op de AVC-vrachtbrief.

De aflader staat buiten de vervoerovereenkomst. Hij hoeft geen vracht te betalen, hij kan geen instructies geven en moet vooral niet als afzender op de vrachtbrief tekenen. Wel kan de aflader onder toevoeging van het woord *namens* de afzender de vrachtbrief tekenen.

Opmerking: *Als de aflader zich (abusievelijk) in de vrachtbrief als afzender vermeldt, wordt de aflader ten onrechte beschouwd als afzender. Dat kan er bijvoorbeeld toe leiden dat niet de eigenlijke afzender om instructies wordt gevraagd, maar de aflader. Ook kan de aflader zo betrokken worden bij het oplossen van verkeerde belading / stuwing / overbelading.*

Voorbeeld:
Een vervoerder krijgt van de firma Glashelder opdracht een partij glazen te laden bij glasfabriek Glazius te Leerdam en af te leveren bij B. Rekebeen te Rotterdam. Afzender is Glashelder, aflader is de glasfabriek Glazius. De aflader kan de vrachtbrief aftekenen: “Glazius namens Glashelder”. Als de vervoerder vervolgens bij B. Rekebeen aankomt en niet tot aflevering kan overgaan, moet hij zich voor instructies wenden tot de afzender, Glashelder.

6 Verplichtingen op grond van de CMR: bijvoorbeeld het goed verpakken van de goederen, het verstrekken van noodzakelijke informatie ten aanzien van gevaarlijke stoffen enz.

Geadresseerde (vak 2) / Aan

2	Destinataire (nom, adresse, pays) / Geadresseerde (naam, adres, land) Empfänger (Name, Anschrift, Land)	De Algeme- gritie van d
	3	Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) / Plaats (bestemd) voor de aflevering der goederen (plaats, land) / Auslieferungs-ort des Gutes (Ort, Land)
		17

aan			
comp.nr afz.	code verv.	frankeringsvoorschrift	per

In dit vak moet de geadresseerde worden ingevuld. De geadresseerde is degene voor wie de goederen bestemd zijn, bijvoorbeeld de koper van een partij tuinmeubelen. De geadresseerde wordt partij bij de vervoerovereenkomst wanneer de vervoerder het voor hem bestemde deel van de vrachtbrief overhandigt of de geadresseerde bij aankomst te kennen geeft de goederen in ontvangst te willen nemen. De geadresseerde kan nu over de goederen beschikken, de afzender verliest dit recht. Dat heeft bijvoorbeeld tot gevolg dat de vervoerder instructies aan de geadresseerde moet vragen.

Als contractpartij kan ook de geadresseerde een ladingclaim indienen. De vervoerder hoeft natuurlijk niet aan afzender én geadresseerde te betalen. Het gaat erom wie werkelijk schade heeft geleden.

Het losadres komt niet altijd overeen met dat van de geadresseerde. Het losadres is niets meer en minder dan het adres waar de goederen moeten worden gelost. Dit adres wordt ingevuld in vak 3, ‘plaats bestemd voor aflevering’, van de CMR/AVC-vrachtbrief of ‘afleveringsadres’ op de AVC-vrachtbrief.

Vervoerder (vak 16) / Per

16	Transporteur (nom, adresse, pays) / Vervoerder (naam, adres, land) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
----	--

porachrift		per

Hoewel de vraag wie vervoerder is gemakkelijk lijkt te kunnen worden beantwoord, zorgt deze vraag in de praktijk regelmatig voor problemen.

Expediteur

Allereerst is er het verschil tussen vervoerder en expediteur. Een vervoerder vervoert en een expediteur *doet* vervoeren; hij zorgt ervoor dat de goederen vervoerd worden. Met andere woorden, de expediteur zoekt voor zijn opdrachtgever een vervoerder en geeft deze opdracht een bepaalde zending te vervoeren. De expediteur mag niet worden verward met de papieren vervoerder. Met papieren vervoerder wordt bedoeld een vervoerder, die de transportopdracht als vervoerder aanneemt en dit vervolgens uitbesteed aan een ondervervoerder, bijvoorbeeld omdat hij zelf geen vrachtwagens heeft.

Het onderscheid tussen vervoer en expeditie is van belang, omdat de expediteur op geheel andere voorwaarden contracteert dan de vervoerder. De expediteur hanteert meestal de Nederlandse Expeditievoorwaarden. Kort samengevat is de expediteur aansprakelijk voor schade veroorzaakt door schuld of nalatigheid van de expediteur of zijn ondergeschikte.

Of er sprake is van vervoer dan wel expeditie wordt door de rechter beoordeeld aan de hand van de concrete omstandigheden van het geval. Een van deze omstandigheden is het gebruik van documenten. Indien iemand de vrachtbrief ondertekent als vervoerder in vak 23, kan hij moeilijk volhouden dat hij eigenlijk expediteur is.

7 Let op, ook een vervoerder die uitsluitend binnen Nederland wegvervoer verricht, kan als opvolgend vervoerder worden aangemerkt, zie de toelichting.

Een voorbeeld, gebaseerd op een artikel van prof.mr.M.H.Claringbould in Weg & Wagen nr.25, geeft aan hoe ingewikkeld een keten kan zijn:

*De Zwart besteedt het vervoer uit aan De Groen. Er is sprake van uitbesteed vervoer (ondervoer).
De Zwart is tegenover De Groen afzender; De Groen (ondervoerder) is tegenover De Zwart vervoerder.
De Groen schakelt op zijn beurt Van Geel in. Van Geel kan worden aangemerkt als ondervoerder, maar onder omstandigheden ook als opvolgend vervoerder. Van Geel neemt namelijk de vrachtbrief over (waarin De Groen als vervoerder wordt vermeld).
De Italië-binnenland-vervoerder Terracotta kan worden aangemerkt als opvolgend vervoerder.
Hij neemt de trailer én de vrachtbrief over.*

<p>opmerking: De afzender aanvaardt de aansprakelijkheid voor de afzending van de goederen.</p>	3	Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays) / Plaats (bestemd) voor de aflevering der goederen (plaats, land) / Auslieferungsort des Gutes (Ort, Land)	17	Tiempo de entrega / Nachfrist
	4	Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) / Plaats en dat. v. ontvangstneming der goederen (plaats, land, datum) / Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)	18	Risico van schade / Gefahr des Schadens

afleveringsadres

Als de feitelijke ontvanger de vrachtbrief ondertekent, moet hij dit *namens* de geadresseerde doen.

PLAATS EN DATUM INONTVANGSTNEMING (VAK 4) /
PLAATS EN DATUM AFZENDING

4	Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) / Plaats en dat. v. inontvangstneming der goederen (plaats, land, datum) / Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)	18	Réserve Voetbete
	5		Documents annexés / Bijgevoegde documenten Beigefügte Dokumente

plaats van afzending		datum	

Het moment van inontvangstneming is om vier redenen van belang.

- I De datum van inontvangstneming (afzending) geeft aan wanneer de vervoerder de goederen in ontvangst neemt. Het is belangrijk dat men zich realiseert dat de verantwoordelijkheid (aansprakelijkheid) van de vervoerder aanvangt op het moment dat hij de goederen ten vervoer in ontvangst neemt (en de vrachtbrief tekent). Hij heeft dan dus nog geen meter gereden.
- II Een eventuele schadevergoeding in verband met verlies of beschadiging van goederen wordt berekend naar de waarde van de goederen op de plaats en het tijdstip van inontvangstneming. Is er bijvoorbeeld schade ontstaan aan een zending antieke meubelen tijdens het vervoer van Hongarije naar Nederland, dan wordt de schadevergoeding berekend op grond van de waarde die de meubelen op moment van inontvangstneming in Hongarije hadden. Behoudens in geval van opzet of grove schuld (bewuste roekeloosheid) kan de schadevergoeding op grond van de CMR echter niet méér bedragen dan 8,33 SDR per kilogram brutogewicht. Dit komt neer op ongeveer € 10,- per kilogram, afhankelijk van de koers van de SDR (de exacte koers vindt u via een link op onze website: www.sva.nl).
- Bij uitsluitend binnenlands vervoer geldt dat een eventuele schadevergoeding wordt berekend naar de waarde die de goederen ter bestemming zouden hebben gehad, maar dit zal doorgaans niet veel afwijken van de waarde op de plaats en het tijdstip van inontvangstneming. De aansprakelijkheidslimiet bij binnenlands vervoer bedraagt € 3,40 per kilogram.
- III De vervoerder moet de goederen zonder vertraging afleveren. Dat wil zeggen, hij moet de goederen binnen redelijke termijn of binnen de afgesproken termijn afleveren. De vervoerder is aansprakelijk voor vertragingsschade tot ten hoogste het bedrag van de vrachtprijs.

Bij uitsluitend binnenlands vervoer bedraagt de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder voor vertragingsschade eveneens eenmaal de vrachtprijs, tenzij schriftelijk een aflevertermijn is overeengekomen. In dat geval is de maximale schadevergoeding beperkt tot tweemaal de vrachtprijs.

- IV Het moment van inontvangstneming kan een rol spelen in het kader van verjaring. Op grond van de CMR verjaren vorderingen door verloop van een jaar, tenzij sprake is van opzet of grove schuld; dan geldt een verjaringstermijn van drie jaar.
De verjaring loopt:
 - a. in geval van gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging, vanaf de dag dat de goederen zijn afgeleverd;
 - b. in geval van volledig verlies, vanaf de dertigste dag na afloop van de bedongen termijn, of, bij gebreke daarvan, vanaf de zestigste dag na inontvangstneming van de goederen door de vervoerder;
 - c. in alle andere gevallen, vanaf drie maanden na sluiting van de vervoerovereenkomst.

Bij uitsluitend binnenlands vervoer geldt als hoofdregel dat elke vordering in verband met de vervoerovereenkomst verjaart door verloop van één jaar. Het moment waarop de verjaring aanvangt hangt af van de vordering. Dit is gedetailleerd geregeld in het Burgerlijk Wetboek. Als veilige vuistregel geldt: ga er vanuit dat de verjaringstermijn van één jaar aanvangt vanaf de dag waarop de vervoerovereenkomst werd gesloten.

Om precies te bepalen wanneer de verjaringstermijnen van verschillende vorderingen aanvangen, is het verstandig een juridisch adviseur te raadplegen.

BIJGEVOEGDE DOCUMENTEN (VAK 5)⁸

5	Documents annexés / Bijgevoegde documenten Beigefügte Dokumente			
	6	Menged. et numéros / Kisten en nummers Gemischtes und Nummern	7	Numéro de colis / Artikel code Artikelnummer
8	Koers / eenzijdige wijzen van verpakking Art der Verpackung		9	Plaque de la marchandise / Auf Beschriftung des Gutes

De afzender moet samen met de vrachtbrief eventuele andere benodigde documenten aan de vervoerder overhandigen. In vak 5 wordt ingevuld welke documenten het betreft. De instructies met betrekking tot de documenten worden opgenomen in vak 13 (Instructies).

Vaak zal het gaan om douanedocumenten. Ontbreken de benodigde documenten of zijn deze onjuist of onvolledig, dan is de afzender aansprakelijk voor de schade. Treedt er bijvoorbeeld vertraging op aan de grens omdat de douanepapieren ontbreken of niet correct zijn ingevuld, dan is de vervoerder hiervoor niet aansprakelijk. De vervoerder hoeft de juistheid en de volledigheid van de documenten niet te onderzoeken. Wel wordt van hem als vervoerspecialist verwacht, dat hij de afzender waarschuwt als duidelijk is dat er iets mis is, bijvoorbeeld als er een document ontbreekt.

De vervoerder is op zijn beurt aansprakelijk voor schade door verlies van de documenten. Onder verlies wordt ook verstaan beschadiging van de documenten, zoals onleesbaar worden, bijschrijvingen, falsificaties, enz. Verlies van een bepaald document kan gemakkelijk worden aangetoond door middel van de vrachtbrief (ondertekend door de vervoerder), waarop het document is vermeld.

Daarnaast is de vervoerder aansprakelijk voor onjuiste behandeling van de documenten. Hij moet bijvoorbeeld de documenten overhandigen aan de douane en de daarbij behorende formaliteiten vervullen. Ook is hij uiteraard gehouden de instructies van de afzender strikt op te volgen (denk aan vak 13, Instructies). Doet hij dit niet, dan kan dit een flinke schadepost opleveren.

Onder ‘bijgevoegde documenten’ vallen naast douanedocumenten, gezondheidscertificaten e.d., ook paklijsten. Paklijsten worden vaak gebruikt als er veel verschillende goederen aan de geadresseerde moeten worden afgeleverd. Voor dergelijke zendingen is een speciale vrachtbrief ontworpen, met een aangehechte ‘envelop’ voor de paklijst. Voorwaarde voor het gebruik van de paklijst in aanvulling op de vrachtbrief is dat op de paklijst wordt verwezen naar het unieke nummer op de bijbehorende vrachtbrief en op de vrachtbrief naar de bijbehorende paklijst.

⁸ Let op, in beginsel speelt dit geen rol in verband met de AVC-vrachtbrief, maar wél wanneer gebruik wordt gemaakt van paklijsten.

OMSCHRIJVING VAN DE GOEDEREN (VAK 6 T/M 12) / GOEDERENOMSCHRIJVING

1-15 Verplichte afzenderinformatie 19-21-22 Verplichte afzenderinformatie 1-15 Verplichte afzenderinformatie 19-21-22 Verplichte afzenderinformatie	6 Parques et / Marques / Marken Kantons en Nummers	7 Remarque(s) / Anmerkungen Aanpak van Pakketten	8 Méthode d'emballage / Verpackungsmethode Verpakking	9 Nature et état / Zustand Omschrijving van de Goederen	10 N° de colis / Sendungsnummer Statistisch nummer / Statistieknummer	11 Poids net / Bruttogewicht Netto-Bruttogewicht	12 Conteneur / Container Lading
	13 Instructions de l'expéditeur / Anweisungen des Absenders				19 Conventions particulières / Sondervereinbarungen		

De afzender is (onder andere) verantwoordelijk voor de volgende aanduidingen in de vrachtbrief:

- 1. merken en nummers van de colli (vak 6)
- 2. aantal colli (vak 7)
- 3. wijze van verpakking (vak 8)
- 4. aard van de goederen (vak 9) / soort
- 5. statistisch nummer (wordt vaak achterwege gelaten) (vak 10)
- 6. bruto gewicht (vak 11) of
- 7. volume in m³

www.bvabv.nl	ruimte bestemd voor omschrijving
--------------	----------------------------------

Aantal colli

Het aantal colli is van belang in verband met de controleverplichting (en dus de aansprakelijkheid) van de vervoerder. Stemt het aantal colli dat door de vervoerder in ontvangst wordt genomen niet overeen met de vrachtbrief, dan moet dit worden aangetekend op de vrachtbrief. Ook het aantal colli dat wordt afgeleverd moet uiteraard overeenstemmen met het aantal dat op de vrachtbrief is vermeld. Voor een eventueel manco kan de vervoerder aansprakelijk zijn. In § 2.2 is de bewijskracht van de vrachtbrief en de daarmee samenhangende aansprakelijkheid uitgebreid toegelicht.

Wijze van verpakking

De wijze van verpakking is onder andere van belang in verband met beschadiging van de goederen.

De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade aan de goederen als die schade is veroorzaakt door ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking, terwijl die goederen gezien hun aard voldoende verpakt hadden moeten zijn. Met andere woorden, een vervoerder hoeft geen schade te vergoeden voor een zending duur serviesgoed dat losjes in dozen gestapeld ten vervoer werd aangeboden.

Aard van de goederen / Soort

De aard van de goederen is van belang, zeker als het gaat om gevaarlijke stoffen. Om het vervoer correct (volgens ADR-voorschriften) te kunnen uitvoeren, moet de vervoerder op de hoogte zijn van de (gevaarlijke) aard van de goederen die hij vervoert. Als de afzender de vervoerder verkeerd informeert, loopt hij het risico aansprakelijk te zijn voor alle schade die de vervoerder door de verkeerde informatie heeft geleden, dus ook voor gevolgschade, milieuschade e.d. Aldus kan het schadebedrag in de miljoenen lopen. *Stel*, een vat met een totaal andere inhoud dan op de vrachtbrief is aangegeven explodeert bij het lossen (er wordt gelost door de vervoerder, onder zijn verantwoordelijkheid). Dit heeft een enorme ravage op en rond het dock tot gevolg, er breekt brand uit, omliggende bedrijven moeten worden geëvacueerd. De vervoerder is in dit geval niet aansprakelijk voor de schade, omdat de afzender niet heeft voldaan aan zijn informatieplicht.

Brutogewicht

Het bruto gewicht speelt een belangrijke rol bij het vaststellen van de maximale aansprakelijkheid van de vervoerder. Is de vervoerder aansprakelijk, dan bedraagt de maximale schadevergoeding 8,33 SDR per kilogram brutogewicht (behoudens in geval van opzet en grove schuld (bewuste roekeloosheid)). Dit komt overeen met ± € 10,- afhankelijk van de koers van de SDR (zie voor de actuele koers de link op www.sva.nl). Bij uitsluitend binnenlands vervoer geldt een limiet van € 3,40 per kilogram brutogewicht. Voor gevolgschade, zoals bedrijfsstilstand, is de vervoerder niet aansprakelijk.

Daarnaast is het brutogewicht uiteraard van belang voor de keuze en de belading van het voertuig. Daarom is de afzender op grond van de AVC verplicht het gewicht op te geven en moet de vervoerder het laadvermogen opgeven. Dit voor zover het laadvermogen relevant is voor de afzender. Als de vervoerder een doosje CD's moet meenemen is het laadvermogen niet relevant voor de afzender.

Op grond van de AVC is het de afzender die goederen laadt (doet laden), stuwt en lost (doet lossen), tenzij:

- anders is overeengekomen of
- door de aard van de goederen of het voertuig anders moet worden gehandeld (denk bijvoorbeeld aan het vervoer van pakketten, waardetransport).

De vervoerder is verplicht de belading en stuwing te controleren. Indien de vervoerder verkeerde belading/stuwing of overbelading constateert, moet hij de afzender in de gelegenheid stellen het gebrek ongedaan te maken. Weigert de afzender, dan kan de vervoerder de vervoerovereenkomst opzeggen of het gebrek ongedaan maken. In beide gevallen is de afzender hem een forfaitair bedrag verschuldigd van € 500,-. Dit bedrag kan hoger zijn wanneer de vervoerder daadwerkelijk meer kosten heeft gemaakt.

INSTRUCTIES (VAK 13) / OPMERKINGEN

1-15 Verplichte afzenderinformatie 19-21-22 Verplichte afzenderinformatie	13 Instructions de l'expéditeur / Anweisungen des Absenders	19 Complémentaire
--	--	----------------------

Tel. 070-306 67 66	ruimte bestemd voor opmerkingen
--------------------	---------------------------------

Onder instructies (van de afzender) vallen allerlei bijzonderheden met betrekking tot het transport. Denk aan instructies als 'temperatuur - 18° C continu', 'vóór aflevering afzender bellen', instructies met betrekking tot douanedocumenten, enz. (zie ook vak 5, Bijgevoegde documenten). Voor de afzender geldt dat hij tijdig duidelijke instructies moet geven zodat de vervoerder zich kan voorbereiden; voor de vervoerder geldt dat hij zich aan de instructies moet houden.

FRANKERINGSVOORSCHRIFTEN (VAK 14) / FRANKERINGSVOORSCHRIFT

14 Prescriptions d'affranchissement / Frankierungsvoorschriften	21 Frais de / Opgemerkt te maken in de	15 Remboursement


erv.	frankeringsvoorschrift	per
------	------------------------	-----

- franco: de afzender moet de vracht betalen;
- niet-franco: de geadresseerde moet de vracht betalen.

Ook als de geadresseerde de vracht op grond van het frankeringsvoorschrift moet betalen, blijft de afzender debiteur bij wanbetaling door de geadresseerde.

De geadresseerde hoeft de vracht alleen te betalen als dit duidelijk uit de vrachtbrief blijkt.

HANDTEKENING AFZENDER (VAK 22)

versie 2.3 A A remplir sous la voit de stempel	22	23
 S-4vZ YN	Signature et timbre de l'expéditeur / Handtekening en stempel van de afzender / Unterschrift und Stempel des Absenders	Signature et timbre du transporteur / van de vervoerder / Unterschrift und

De vrachtbrief moet worden ondertekend door de afzender zelf of door iemand die namens hem optreedt, bijvoorbeeld de aflader. Dit laatste moet duidelijk uit de ondertekening blijken, dus “X (aflader) namens Y (afzender)”. Zie ook ‘Afzender’ (vak 1).

HANDTEKENING VERVOERDER (VAK 23)¹⁰ / HANDTEKENING VERVOERDER

Handtekening en stempel Stempel des Absenders	23	24 Marchandises reçues Gut empfangen Lieu / Plaats Ort
Signature et timbre du transporteur / Handtekening en stempel van de vervoerder / Unterschrift und Stempel des Frachtführers		Signature et timbre du destinataire / Handtekening en stempel van de geadresseerde / Unterschrift und Stempel des Empfängers

handt. en datumstempel vervoerder voor ontvangst der zending met gelijkgenummerde vrachtbrief
--

In dit vak tekent de vervoerder (of meestal diens chauffeur). Voor het onderscheid tussen vervoerder, ondervervoerder, opvolgend vervoerder en expéditeur, zie de toelichting bij ‘Vervoerder’ (vak 16) op pagina 17 e.v.

HANDTEKENING GEADRESSEERDE (VAK 24)¹⁰ / HANDTEKENING GEADRESSEERDE

Signature et timbre du transporteur / Handtekening en stempel van de vervoerder / Unterschrift und Stempel des Frachtführers	24 Marchandises reçues / Goederen ontvangen Gut empfangen Lieu / Plaats Ort	Lieu / de am
	Signature et timbre du destinataire / Handtekening en stempel van de geadresseerde / Unterschrift und Stempel des Empfängers	

handtekening geadresseerde voor goede ontvangst der zending met gelijkgenummerde vrachtbrief

De geadresseerde tekent voor ontvangst van de goederen, eventueel met een bemerking over de uiterlijke staat van de goederen en/of het aantal. De handtekening van de geadresseerde bewijst de aflevering van de zending. Het heeft juridisch geen waarde indien een ander dan de geadresseerde (of diens vertegenwoordiger) tekent. Is de vrachtbrief niet ondertekend, dan zal de vervoerder bij vermissing van de goederen op andere wijze moeten aantonen dat hij de goederen heeft afgeleverd, hetgeen vaak niet gemakkelijk is.

OVERIGE AANDACHTSPUNTEN

Tot slot zijn ook de volgende punten van belang:

- ❖ In het vak ‘vervoederscode’ kan de vervoerder zijn eigen code invullen. In België is vereist dat in dit vakje de NIWO-code is ingevuld. Dit is het nummer waaronder de vervoerder bekend is bij de instantie die de vervoersvergunningen in Nederland afgeeft.
- ❖ Op de AVC-vrachtbrief is de volgende tekst opgenomen: ‘in de vracht is verzekering niet begrepen’.
In de praktijk wordt er soms ten onrechte van uitgegaan dat de goederen alleen al door het gebruik van de vrachtbrief verzekerd zijn.

Code transporteur Vervoederscode Code Frachtführer	No Nr
ing en van aflevering van de zaken zijn gelegen in twee aansluiting daarop de Algemene Vervoercondities 2002.	

comp.nnr afz.	code verv.	frankeringsvoo
---------------	------------	----------------

¹⁰ Het ondertekenen van de vrachtbrief dient met zorgvuldigheid te geschieden. De ervaring leert dat alleen een ‘krabbel’ grote (bewijsrechtelijke) problemen kan opleveren: de ondertekenaar is bij niemand bekend! Daarom zijn ook de naam van de ondertekenaar, een firmastempel of vermelding van het kenteken van het voertuig belangrijk.

DE VRACHTBRIEF
FLEXIBEL EN VAN DEZE TIJD



5.1 KLANTSPECIFIEKE VRACHTBRIEVEN

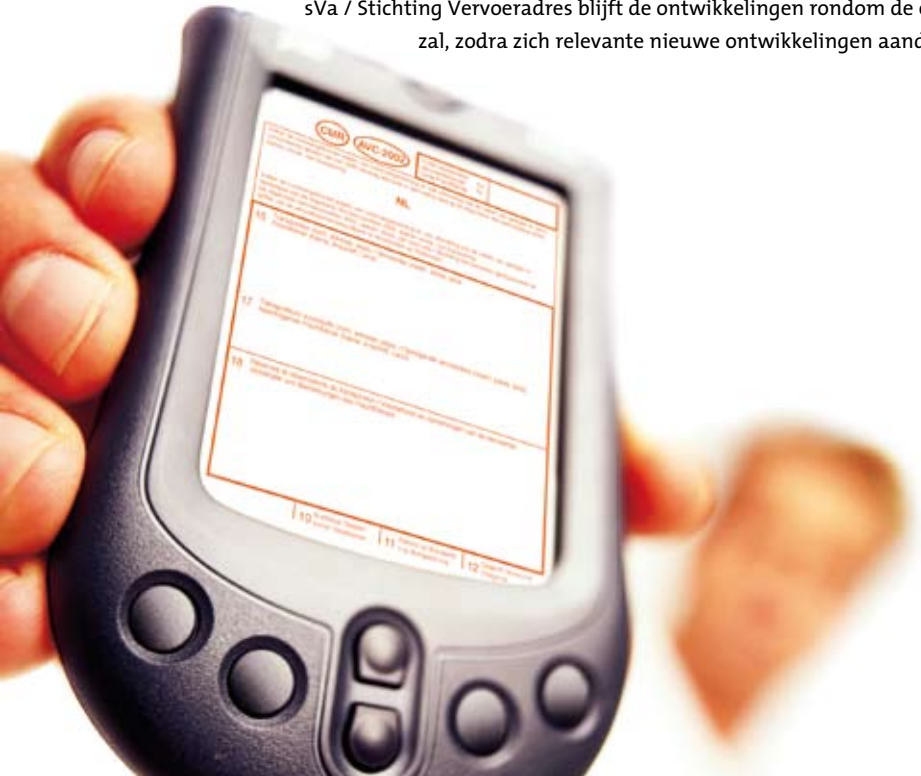
Het is u ongetwijfeld duidelijk: de standaard vrachtbrief is een document dat weliswaar eenvoudig is in het gebruik, maar dat belangrijke praktische en juridische consequenties heeft. Daarom moet er zorgvuldig met dit document worden omgegaan. Nu kan het voorkomen dat in een specifieke logistieke situatie of voor een specifieke klant een speciale vrachtbrief nodig is. Binnen bepaalde grenzen kan sVa / Stichting Vervoeradres de standaard vrachtbrief zodanig aanpassen dat deze bedrijfsspecifieke kenmerken heeft, dus net dát extra’s biedt wat u nodig heeft, maar tegelijkertijd aan alle eisen van wet en praktijk voldoet.

5.2 DE ELEKTRONISCHE VRACHTBRIEF

Het elektronisch uitwisselen van gegevens is niet meer weg te denken uit onze samenleving. Uiteraard worden ook binnen het vervoerend en verladend bedrijfsleven logistieke gegevens elektronisch uitgewisseld, hieronder begrepen de zendingsgegevens die op de vrachtbrief worden vermeld. Het gevolg is dat alle gegevens van een zending door zowel verlader, vervoerder als ontvanger efficiënt kunnen worden verwerkt.

Hierbij mogen de juridische aspecten van de vrachtbrief niet over het hoofd gezien worden. Voor het vervoer zelf wordt dan ook een papieren vrachtbrief geprint, waarop vervoerder en geadresseerde tekenen voor ontvangst, bemerkingen kunnen maken etc. Soms wordt bij aflevering van een zending gebruik gemaakt van aftekenlijsten. Deze aftekenlijsten verwijzen naar een vrachtbrief met gelijk genummerde zending, die wordt overhandigd aan de geadresseerde. Op de vrachtbrief kan de geadresseerde nagaan welke goederen hij ontvangt. Nieuw is de ontwikkeling waarbij op het scherm van een computer wordt afgetekend.

Hier raken we een belangrijk punt, namelijk de ondertekening van een elektronisch document ofwel de elektronische handtekening. Wie garandeert immers dat een elektronische handtekening niet gekopieerd of gemanipuleerd wordt? bVa / Beurtvaartadres is een aantal jaar geleden begonnen met het ontwikkelen van een elektronische vrachtbrief. Sinds de invoering van de Wet elektronische handtekening is een flinke stap voorwaarts gezet om de elektronische vrachtbrief fraudebestendig te maken. Inmiddels kan de elektronische vrachtbrief worden voorzien van een volledig beveiligde op PKI standaard gebaseerde elektronische handtekening. Echter, vanwege het ontbreken van een grootschalig uitrol van de PKI standaard in het bedrijfsleven, wordt deze oplossing (nog) niet toegepast. sVa / Stichting Vervoeradres blijft de ontwikkelingen rondom de elektronische vrachtbrief nauwlettend volgen en zal, zodra zich relevante nieuwe ontwikkelingen aandienen, daarin blijven participeren.



OVER SVA/STICHTING VERVOERADRES

IN sVA / STICHTING VERVOERADRES, OPGERICHT OP 4 SEPTEMBER 1946, WERKEN SAMEN:

- ❖ EVO Ondernemersorganisatie voor Transport en Logistiek
- ❖ KNV Koninklijk Nederlands Vervoer
- ❖ NBB Nederlandsch Binnenvaartbureau
- ❖ TLN Transport en Logistiek Nederland

sVA / STICHTING VERVOERADRES HEEFT TOT TAAK:

- 1 **Het in gemeenschappelijk overleg tussen de ondernemersorganisaties in het beroepsgoederenvervoer over de weg en het Nederlandsch Binnenvaartbureau enerzijds, en de organisatie van transportconsumenten, de verladersorganisatie EVO anderzijds, vaststellen van:**
 - ❖ *tweezijdige algemene voorwaarden*, ten behoeve van logistieke- en transportketens;
 - ❖ *uniforme vrachtbrieven* ten behoeve van het binnenlands en internationaal vervoer van goederen over de weg.
- 2 **Het uitgeven van *binnenlandse en CMR-vrachtbrieven en algemene voorwaarden*.**
- 3 **Het verstrekken van *voorlichting* aan vervoerders en verladers inzake:**
 - ❖ de binnen sVa / Stichting Vervoeradres tot stand gekomen algemene voorwaarden;
 - ❖ een zo efficiënt mogelijk gebruik van de vrachtbrief door vervoerders en verladers.

IN sVA / STICHTING VERVOERADRES WERKEN SAMEN:

EVO

EVO is de toonaangevende belangenbehartiger van 30.000 verladers, ontvangers en eigen vervoerders in handel, bouw, industrie, agrarische sector en zakelijke dienstverlener. EVO zet zich in om het rendement van de leden te verbeteren door de bereikbaarheid te bevorderen en het beheer van goederenstromen doelmatiger te laten verlopen. Kerntaken van EVO zijn collectieve belangenbehartiging, informatie en voorlichting, opleiding en training en bedrijfsadvisering. De leden van EVO zijn verantwoordelijk voor meer dan tachtig procent van alle goederenverplaatsing in Nederland, inclusief import en export. Over weg, water, rails en door de lucht. Verladers en ontvangers hebben te maken met het invullen, controleren en aftekenen van vrachtbrieven.



KONINKLIJK NEDERLANDS VERVOER (KNV)

Koninklijk Nederlands Vervoer is de werkgeversorganisatie in het goederenvervoer, het touringcarvervoer, taxivervoer en openbaar vervoer. De leden in de sector goederenvervoer zijn de grotere toonaangevende beroepsgoederenvervoerbedrijven en logistieke dienstverleners van Nederland. KNV houdt de vinger aan de pols bij veranderingsprocessen op economisch, sociaal en milieugebied en propageert een integrale aanpak van bereikbaarheids-, mobiliteits- en milieuvraagstukken. KNV voert een stelselmatige lobby op nationaal en internationaal niveau over bereikbaarheid, sociale regelgeving, gelijke concurrentievoorwaarden en tal van andere transportgerelateerde onderwerpen. Daarnaast verzorgt KNV individuele belangenbehartiging voor haar leden op sociaal-juridisch, economisch, technisch, internationaal en communicatiegebied. Tevens besteedt KNV veel aandacht aan nieuwe logistieke ontwikkelingen.



NBB

Het Nederlandsch Binnenvaartbureau (NBB) behartigt sinds 1929 de belangen van beurtvaartbedrijven. In 1997 heeft de overheid het wettelijke vergunningenstelsel weggehaald. Nog steeds behartigt het NBB de belangen van die bedrijven welke meer doen dan varen alleen, bijvoorbeeld het voor- en natransport regelen, overslag, etc. Maar ook de Waddenbootdiensten zijn bij ons aangesloten.



In 1999 heeft men de samenwerking gestimuleerd van een groot aantal bedrijven welke werken onder de naam Bulcotrans, die zich bezighoudt met het vervoer tussen containerterminals en het vervoer van massagoederen, houtsnippers, mest, heipalen, granen, staal, vliegtuigonderdelen, etc.

TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND (TLN)

Transport en Logistiek Nederland is de belangenbehartiger voor het beroepsgoederenvervoer over de weg. Een ondernemersorganisatie met 6500 vervoerders en logistieke dienstverleners als lid. Een kerntaak betreft de belangenbehartiging van de totale bedrijfstak. Transport en Logistiek Nederland zet zich in voor eerlijke marktverhoudingen en een gezonde bedrijfstak en onderschrijft het grote belang van de vrachtbrief. Met behulp van de vrachtbrief kunnen afzenders, vervoerders en geadresseerden hun zendingen administreren, sturen en controleren. De vrachtbrief dient daarbij als bewijs van inontvangstneming en aflevering. In geval van transportschade vormt de vrachtbrief het belangrijkste document voor de afwikkeling van de schade. De vrachtbrief dient een duidelijk collectief bedrijfsbelang.



Transport en Logistiek Nederland

BELANGRIJKE ADRESSEN

sVA / STICHTING VERVOERADRES

Hofweg 33
2631 XD NOOTDORP
Postbus 24023
2490 AA Den Haag
Tel: 088 - 5522167
Fax: 088 - 5522103
e-mail: sva@beurtvaartadres.nl
www.sva.nl



EVO

Signaalrood 60
2718 SG ZOETERMEER
Postbus 350
2700 AJ ZOETERMEER
Tel: 079 - 3467346
Fax: 079 - 3467800
e-mail: evo@evo.nl
www.evo.nl

KNV

Spui 188
2511 BV DEN HAAG
Postbus 19365
2500 CJ DEN HAAG
Tel: 070 - 3751751
Fax: 070 - 3455853
e-mail: postbus@knv.nl
www.knv.nl

NBB

Vasteland 12^e
3011 BL ROTTERDAM
Postbus 23151
3001 KD ROTTERDAM
Tel: 010 - 4122410
Fax: 010 - 4129091
e-mail: m.v.helvoirt@binnenvaart.nl

TLN

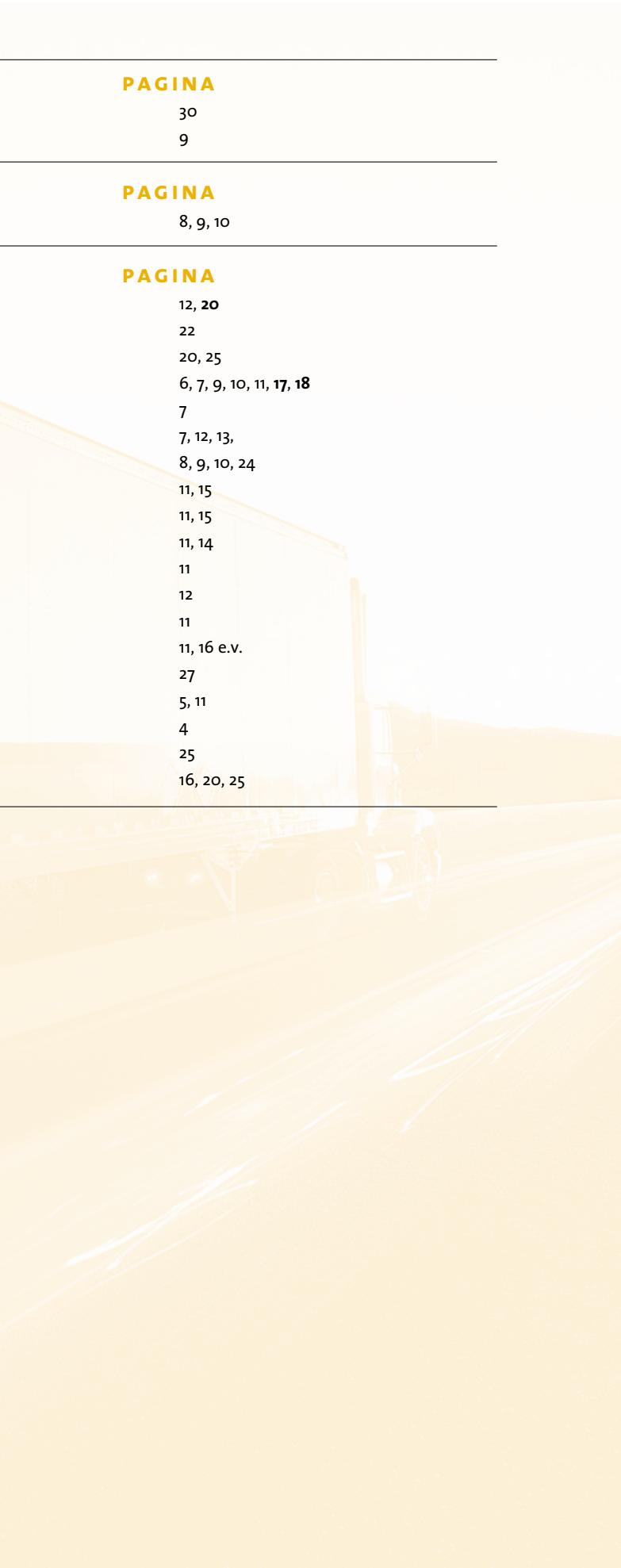
Boris Pasternaklaan 22
2719 DA ZOETERMEER
Postbus 3008
2700 KS ZOETERMEER
Tel: 079 - 3636111
Fax: 079 - 3636200
e-mail: info@tln.nl
www.tln.nl

HET TREFWOORDENREGISTER

A	PAGINA
aansprakelijkheid, beperkte	20, 22
aantal colli	8 e.v., 22, 24
aflader	16
aflevering, bewijs	zie bewijs
plaats	17, 19
afleveringsadres	17, 19
afzender	5, 7, 8, 9, 16
afzending, plaats en datum	16, 20
Algemene Vervoercondities (AVC) 2002	7, 12, 13
B	PAGINA
bemerkingen	8, 9, 10, 24
bonte pallet	9
bewaartermijn	12
bewijs	8 e.v.
bewijs van aflevering	12
bewijs van ontvangst	11
BTW-nultarief	5, 12
C	PAGINA
claimgerechtigde	8
CMR-Verdrag	7, 11, 12, 16
controle	9, 10,
D	PAGINA
documenten	16, 21
E	PAGINA
EVO	28
expediteur	17
F	PAGINA
frankeringsvoorschriften	23
G	PAGINA
geadresseerde	6, 10, 11, 12, 17
gevaarlijke stoffen	22
gevolgschade	22
gewicht	22, 23
goederen, aard	22
omschrijving	22
soort	22

H	handtekening hoefijzervervoer	PAGINA zie ondertekening 12
I	instructies inontvangstneming, bewijs plaats en datum	PAGINA 16, 20 zie bewijs 16, 19
K	KNV	PAGINA 28
L	laadadres laden, verplichting tot ladingclaim losadres lossen, verplichting tot	PAGINA 16 7, 23 16, 17 17, 19 7, 23
M	manco	PAGINA 8, zie ook aantal
N	nachtdistributie NBB	PAGINA 10 29
O	ondertekening ondervoerder opdrachtgever opmerkingen opvolgend vervoerder overbelading overeenkomsten, speciale	PAGINA 11, 12, 16, 19, 26 18 zie afzender 18, 23 18 23 25
P	paklijst papieren vervoerder per	PAGINA 12, 21 17 17, 18
R	remboursement risico	PAGINA 24 5, 6
S	schadevergoeding stuwing sVa / Stichting Vervoeradres	PAGINA 20, 21 23 28

T	PAGINA
TLN	30
transportformulier	9
U	PAGINA
uiterlijke staat	8, 9, 10
V	PAGINA
verjaringstermijn	12, 20
verpakking	22
vertraging	20, 25
vervoerder	6, 7, 9, 10, 11, 17, 18
vervoerovereenkomst	7
verwijzing, AVC, CMR	7, 12, 13,
voorbehoud	8, 9, 10, 24
vrachtbrief, AVC	11, 15
binnenlands wegvervoer	11, 15
CMR	11, 14
delen	11
envelop	12
grensoverschrijdend wegvervoer	11
invullen	11, 16 e.v.
klantspecifiek	27
nummering	5, 11
standaard	4
plaats en datum opmaken	25
vrachtprijs	16, 20, 25



PUBLICATIES EN ALGEMENE VOORWAARDEN

Een overzicht van alle publicaties en Algemene Voorwaarden van sVa / Stichting Vervoeradres.

Artikelnr.	Omschrijving
6000	Abonnement periodiek Weg en Wagen (praktijkgericht periodiek over wegvervoerrecht, verschijnt 3 x per jaar)
6001	10 Jaar Weg en Wagen (bundel, 267 pag., van gepubliceerde artikelen en rechtspraak)
6002	Abonnement alle algemene voorwaarden + Weg en Wagen via internet
6005	De vrachtbrief in het wegvervoer
6010	Algemene Vervoercondities 2002 (Nederlands)
6012	Algemene Vervoercondities 2002 (Engels)
6014	Algemene Voorwaarden Distributievervoer
6015	Algemene Vervoerscondities
6017	Algemene Bergings- en Vervoercondities Gestrande Voertuigen
6018	Algemene Tankvervoercondities voor het vervoer van Bulkgoederen over de weg
6019	De Algemene Vervoercondities Motorvoertuigen
6020	Algemene Veerboot- en Beurtvaartcondities 1983
6030	Algemene Voorwaarden voor het Afvalstoffenvervoer over de weg
6031	Algemene Voorwaarden voor Koeriersdiensten
6033	Algemene Voorwaarden voor Bedrijfsverhuizingen
6034	Algemene Voorwaarden voor Exceptioneel Transport
6035	General Conditions Commercial Removals
6036	Physical Distribution Voorwaarden (Nederlands)
6037	Physical Distribution Conditions (Engels)
6038	Algemene Opslagvoorwaarden
6040	CMR-Verdrag (Nederlands)
6041	CMR-Verdrag (Engels)
6042	CMR-Verdrag (Duits)
6043	CMR-Verdrag (Frans)
6045	The liability of the carrier under the CMR
6055	Let op: onder rembours!
4601	Transport en Afval, gebruik en toepassing van afvalstoffenformulieren onder de Wet Milieubeheer

SYLLABI VOORLICHTINGSBIJEENKOMST IN ZAKE

6066	Het CMR-verdrag in de praktijk
6067	Van formulier tot E-commerce in de logistiek
6068	Vervoer, verzekering en logistieke dienstverlening
6069	De Algemene Vervoercondities 2002
6099	Arbitrage-reglement + lijst van arbiters Stichting Arbitrage voor Logistiek

U kunt deze publicaties bestellen in onze webwinkel (shop.beurtvaartadres.nl <<http://www.sva.nl>> hoofdstuk "Vervoerscondities en andere publicaties").



DE VRACHTBRIEF GOEDI GEREGELD!

LETTRE DE VOITURE - DOCUMENT DE TRANSPORT VRACHTBRIEF - VERVOERDOCUMENT FRACHTBRIEF - TRANSPORTDOKUMENT		CMR	AVC-2002	Code transporteur Vervoerderscode Code Frachtführer	No Nr
Expéditeur (nom, adresse, pays) / Afzender (naam, adres, land) Aussender (Name, Anschrift, Land)		Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn verschillende landen zijn het CMR-Verdrag alsmede in aanvulling daarop de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing.			
Destinataire (nom, adresse, pays) / Geadresseerde (naam, adres, land) Empfänger (Name, Anschrift, Land)		Indien de overeengekomen plaats van inontvangstneming en van aflevering van de zaken zijn verschillende landen zijn de Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, van toepassing. De Algemene Vervoercondities 2002, laatste versie, zijn door sVa / Stichting Vervoeradresgriffie van de arrondissementsrechtbank te Amsterdam en Rotterdam.			
Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays, date) / Plaats (bestemd) voor de aflevering der goederen (plaats, land, datum) / Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)		16 Transporteur (nom, adresse, pays) / Vervoerder (naam, adres, land) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)			
Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays, date) / Plaats en dat. v. inontvangstneming der goederen (plaats, land, datum) / Ort und Tag der Übernahme des Gutes (Ort, Land, Datum)		17 Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) / Opvolgende vervoerders Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)			
Documents annexés / Bijgevoegde documenten		18 Réserves et observations du transporteur / Voorbehoud en opmerkingen Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers			
Nature de la marchandise / Aard der goederen Bezeichnung des Gutes		10 No statistique / Statistisch nummer / Stationnummer			
Mode d'emballage / Wijze van verpakking Art der Verpackung		11 Poids brut, kg / Brutto gewicht, kg			